

Секция 1.

Архитектура и городская среда: проблемы проектирования и развития городов

Пучков Максим Викторович

КОМФОРТНЫЕ ГОРОДА: ВЫЗОВЫ СОВРЕМЕННОГО ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА

Puchkov M.

COMFORT CITY: CHALLENGES OF CONTEMPORARY URBAN PLANNING

puchkov@usaaa.ru

ФГБОУ ВПО «Уральская государственная архитектурно-художественная академия», Екатеринбург, Россия

23-24 апреля 2014 года
Екатеринбург



Описанные в данном сообщении вызовы представляют собой наиболее явные черты современного кризиса градостроительства: выделено три наиболее явных аспекта кризиса современного градостроительства, напрямую влияющих на уровень жизни и комфорт городского населения. Это транспортный кризис, кризис роста и кризис безопасности. Некоторые практические примеры показывают, что для решения этих проблем наиболее эффективным становится архитектурно-градостроительный ответ, выходящий в иную плоскость, и создающий новое качество жизни людей и качество городской среды, можно даже сказать, город нового типа.

The challenges described in this message represent the most obvious lines of modern crisis in urban planning: these three aspects of crisis are directly influencing on the standards of living and on the comfort of urban population. There are “transport crisis”, “crisis of growth and development” and “safety crisis”. Some practical examples show that architectural and town-planning answer could be made in other plane, and create new quality of life for the people and new quality of an urban environment. For the solution of these problems it becomes the most effective way, it is possible to create the new type.

Ключевые слова: урбанизм, город, кризис, транспорт, безопасность, развитие, общественное пространство.

Keywords: urban planning, city, crisis, transport, safety, development, public space.

Современные города не идеальны. Причем их “не-идеальность” увеличивается в геометрической прогрессии, с ростом населения, с увеличением разнородности его состава. Урбанизм находится в кризисе, как, впрочем, и городская архитектура: мы проектируем непонятно для кого, для “среднестатистического человека” с редуцированным набором потребностей. Города растут, в их развитие вкладываются гигантские средства, а жить становится объективно хуже (приватное жизненное пространство семьи рабочего на первом заводе в Екатеринбурге, например, включало в себя просторный индивидуальный дом на земельном участке с подсобным хозяйством в пешей доступности от места работы, что, в общем, значительно отличается от современных условий для аналогичной должности на современном предприятии). Логичный вопрос: Почему?

Особенно актуален этот вопрос для России: на сегодняшний день в стране нет ни одного города, где горожане бы говорили о значительном и постоянном улучшении ситуации. Ни один из городов страны не входит даже в первые несколько десятков рейтинга комфортных для проживания городов мира (хотя по уровню стоимости жизни, Москва, например, входит в первую десятку самых дорогих городов). Нет достаточной безопасности в городской среде, плохое качество повседневных городских сервисов и городского пространства, и так далее, список претензий к городу можно продолжать бесконечно, притом что, на самом деле жить “в деревне” хочет не такое большое количество горожан, скорее, наоборот, хотя

люди считают деревню и сельский образ жизни выходом из городских проблем, но на самом деле, они в большом желании сохранили бы городской образ жизни.

Итак, не претендуя на апокалипсическую риторику, и рискуя в какой-то мере оторваться от повседневной городской реальности, мы, тем не менее, предпримем попытку наброска нескольких основных градостроительных проблем как задач и “вызовов”, потому что “эволюционно” эти проблемы не разрешить. Значит, нужно искать в какой-то степени “перпендикулярный выход” из сложившейся ситуации.

В данной работе выделено три наиболее явных аспекта кризиса современного градостроительства, напрямую влияющих на уровень жизни и комфорт городского населения. Эти аспекты характеризуются тем, что бороться с ними экстенсивными или интенсивными мерами невозможно. Некоторые практические примеры показывают, что в случае этих проблем наиболее эффективным становится архитектурно-градостроительный ответ, выходящий в иную плоскость, и создающий новое качество жизни людей и качество городской среды, можно даже сказать, город нового типа.

Итак, сначала самое заметное: наиболее явно кризис проявляется в современных транспортных системах.

Транспортный кризис: “люди против машин”

Изначально города были пешеходными. Все дополнительные средства передвижения в городе – это уже социальные надстройки, увеличивавшие темп городской жизни и обеспечивающие его рост, но с течением времени ставшие проблемой. В большинстве случаев транспортные системы повсеместно использовали пешеходное пространство города, вытесняя пешеходов и только в исключительных случаях (как например, в Венеции), для транспорта изначально были предусмотрены отдельные пространства (в частности, водные в той же Венеции).

Но на сегодня мы можем сказать, что транспортные системы, рассчитанные на частный автомобильный транспорт, послужившие основой взрывной урбанизации городов Европы, США и Азии, эти транспортные системы городов развиваются в направлении тупика. Есть пределы роста дорожной сети, и любое ее расширение в итоге не справится с ростом автомобилей. Выход, который различные города ищут в финансовых механизмах сдерживания и запретов на приобретение частного автотранспорта (как в Сингапуре), в ограничении пользования личным транспортом (как в Пекине), платных дорогах и парковках (вплоть до взимания платы за въезд в центр, как власти пытались сделать в Лондоне), которые, в конечном счете, также направлены на ограничение пользования, не улучшают жизнь людей, а ограничивают ее.

Таким образом, частный автомобильный транспорт в городах в обычном виде – это самоограничивающийся вид транспортной системы, не имеющий далеко идущих перспектив. И города, которые сейчас проектируются под частный транспорт, не имеют перспектив развития, их рост сопровождается ухудшением качества жизни при увеличении плотности проживания и количества горожан.

Общественное “пешеходное” пространство как пространство общения и взаимодействия между горожанами в своем настоящем виде, в виде единой системы разнообразным связанным между собой пространствам, появляется в компактном “пешеходном” городе, защищенном от климатических изменений среды. Пешеходный город не означает полный отказ от транспорта, он означает, что транспортная инфраструктура не замещает и не “рассекает” пешеходную, а служит дополнением и способом перемещения на значительные для пешехода расстояния.

Общественное пространство – основа города. Если оно исчезает, город как таковой уже не существует, а распадается на отдельные “анклавы”, независимые друг от друга, при этом пропадает непрерывность городского пространства (как, например, в Дубае).

Это городское публичное пространство – носитель идентичности городской среды. Чем больше в городе общественных пространств, чем они разнообразнее, тем более живым будет город. Транспортная инфраструктура при экстенсивном развитии и повышении пропускной способности в современном виде (рассчитанная на частный автотранспорт), разрушает ткань города, в то время как озелененные общественные пространства соединяют.

Выходом из транспортного кризиса в городе является не полный отказ от частного автотранспорта, но планомерная замена частного автотранспорта общественным, а также параллельная разработка новых систем, повышающих эффективность использования существующей транспортной инфраструктуры.

Таковыми возможными системами общественного транспорта могут стать, например:

- автоматизированная система автомобилей – капсул, которые двигаются автоматически в специально организованном пространстве (пример – транспортная система города Масдар, ОАЭ), либо в пространстве существующей транспортной инфраструктуры. Город Масдар под Абу-Даби в ОАЭ выделяет под инженерную и транспортную инфраструктуру все подземное пространство города, оставляя поверхность публичного пространства исключительно пешеходным, и предназначенным для социального взаимодействия, перемещения на небольшие расстояния и общения.
- транспорт по требованию – система автомобилей, которые управляются самим человеком, но предоставляется по требованию (из числа свободного на данный момент автопарка). Данный проект в настоящее время разрабатывается в Голландии (в частности, в Роттердаме). Человек при помощи интернет-сервиса в любой момент может выбрать находя-

щийся поблизости свободный автомобиль, и использовать его для перемещения по городу и за его пределами, оплачивая то время, в течение которого он им пользуется. При этом, в идеале, при наличии такого сервиса (и баланса спроса и предложения), горожанину нет необходимости владеть личным автотранспортом, который тем более, используется только максимум несколько часов в сутки.

- автоматизированный автомобильный транспорт, повышающий его эффективность и снижающий зависимость от случайностей и аварий при управлении человеком (пример – полностью беспилотный автомобиль, который разрабатывает Google, и который, опять же, в идеале, может стать безопасным средством передвижения, поскольку все автомобили города могут быть единой автоматизированной системой, исключающей столкновения между ее частями).

Кризис роста и адаптации к условиям природной среды

Комфортный город конечен. Так называемое “устойчивое развитие” города, понимаемое даже профессионалами как постоянный неограниченный рост и повышение качества жизни, на самом деле представляет собой миф. Миф о том, что город должен расти бесконечно, становясь все более разнообразным и представляющим все больше разнообразных сервисов и пространств своим горожанам.

Рост города приводит к постоянной перестройке центра и узлов. А бесконечный рост приводит к значительному росту инфраструктуры (транспортной и инженерной), которая в конечном итоге, после определенного порога, начинает отрицательно влиять на качество городского пространства. Агломерация, которая состоит из нескольких городов, также имеет пределы своего уплотнения, хотя в некотором смысле более устойчива, чем моноцентрический город.

Можно предположить, что существует предел “города” как целостного пространственного и социального образования со своей собственной идентичностью, общественными пространствами и способного к развитию и трансформации своей структуры даже в системе сверхплотной и сверхнаселенной агломерации.

Современная практика градостроительства демонстрирует наличие некоего оптимального размера компактного и комфортного города – от 300 (Масдар, начало строительства в 2010 году) до 700 (Инчхон-Сонгдо, начало проектирования и строительства в 2008 году) тысяч жителей. Большее количество жителей требует проработки другой системы идентичностей пространств и территорий города и соответствующих инфраструктурных решений. Например, хотя Нью-Йорк и состоит официально из 5 “боро”-территориальных районов (Манхеттен, Бруклин, Квинс, Бронкс и Сейтен-айленд), тот же Манхеттен с населением в более чем 5 млн. представляет собой крайне неоднородную в пространственном, социальном

и образном смысле агломерацию, включенную в систему более высокого порядка (систему “боро”).

Выигрыш компактного и “конечного” города - в коммуникациях, инфраструктуре, транспорте, в снижении количества неэффективных перемещений и необоснованных энергетических и временных потерь. При этом наиболее эффективная планировка города – квартальная планировка.

Город с квартальной планировкой обладает одной важной чертой, которая отличает его от города свободной планировки модернистов или исторического концентрического города с хаотичным расположением улиц и домов – квартальная планировка хорошо организует и дифференцирует пространство и позволяет использовать модули застройки. В то же время, это эффективная система для создания плотного и компактного города с пешеходным пространством, могущим как существовать приватно, внутри модуля, так и быть общегородским (“городской парк” и так далее).

В современном градостроительстве России и СНГ достаточно часто проектирование ведется одинаково и для Норильска, и для Сочи, и для Астаны (имеются в виду именно градостроительные принципы, не архитектурные – поскольку на уровне архитектуры несколько проще принимать во внимание климатические особенности места [1]). Хотя это кардинально разные условия, и города должны быть абсолютно разными. Традиционные города (и традиционные жилища) более адекватны в этом смысле.

Традиционный город, эволюционно развивающийся, предполагал продуманный ответ на климатическую ситуацию. Современный город также может разработать адекватный ответ, в том числе и основанный на традиционных принципах.

В очередной раз возвращаясь к Масдару в ОАЭ, можем упомянуть специальную стену, которая идет по периметру города (также очерчивая его “конечное пространство”) и служит средством создания внутреннего микроклимата, задерживая ветер из пустыни и снижая температуру на улицах города в полтора раза.

Городу необходим баланс со средой и использование климатических особенностей местности. Нет единого решения по конфигурации города - она зависит от условий, в которых он будет существовать. Для России, особенно на севере, это может быть также актуально – в наших городах уже давно назрела необходимость пересмотра концепции городских пространств для борьбы с грязью и снегом.

Кризис безопасности и сосуществования

Современный город крайне небезопасен - опасности подстерегают горожанина повсюду, начиная с автомобильных улиц и дорог, заканчивая преступностью и опасностью техногенных катастроф, относительно новыми угрозами терроризма и межконфессиональ-

ных, а также межэтнических столкновений. Но современный город можно сделать безопасным. Это означает значительные комплексные усилия, начиная с правильной его пространственной организации, и заканчивая системой мониторинга общественных пространств, от площадей до подъездов, системой контроля за общественными пространствами, техникой, инженерией, и так далее.

Город должен дисциплинировать жителей. А вопрос социальной и террористической безопасности можно решить только максимальным контролем над потоками людей и социальной логистикой (причем в значительной степени такой контроль могут обеспечить сами горожане: в Париже до недавнего времени самыми безопасными были “популярные”, то есть народные районы, имеющие круглосуточно работающую мелкую коммерцию на улицах, в отличие от “вымирающих” по вечерам буржуазных районов города).

Кризис безопасности в своем роде представляет собой зеркальное отражение в пространстве ментального и психологического экзистенциального кризиса горожанина [2]. Вместе с большим количеством возможностей город во многом стал местом столкновения и конфликта: в особенности городское общественное пространство. Конфликт в городе может лежать в различных плоскостях – это конфликт уровня доходов (стратификационный), конфликт этнический и конфессиональный, конфликт поколений, претендующих на использование публичного пространства города.

На самом же деле существует множество путей разрешения разнообразных общественных конфликтов, и многие городские стратегии активно ими пользуются. В некоторых случаях средством снятия межэтнического напряжения становится законодательное смешение этносов в городском пространстве и полный запрет на образование «гетто» (как это было сделано в Сингапуре). При этом различным национальным группам приходится сосуществовать и вырабатывать новые правила совместного проживания, в который попытка нанести вред «другим» неизбежно затронет «свое» сообщество. Итогом безопасного города становится гармоничное общественное пространство, которые одинаково комфортно для людей с различным уровнем доходов, принадлежащих к различным социальным, этническим и религиозным группам.

Выводы

Описанные в данном сообщении вызовы представляют собой наиболее явные черты современного кризиса градостроительства. Если в процессе строительства новых городов на “новом месте” многие из них могут быть сняты на этапе проектирования и создания концепции будущего поселения, то для растущего города, обладающего сложившейся пространственной и социальной (не говоря уже об инженерной и транспортной) инфраструктурой, ответ на эти вызовы представляет собой более сложную задачу. Решение этой задачи возможно,

только если в центре задач основным объектом проектирования города становится не его пространственная инфраструктура, а человек – горожанин, и его жизнь, его комфорт.

Библиографический список

1. Гребенщиков К.Н., Меренков А.В. Современное многоквартирное жилище: тенденции развития // Промышленное и гражданское строительство, №3, 2012, стр.50-53
2. Pellegrino P. La semiotique generative des espaces urbains // The man and the city: spaces , forms, meanings V.I Ekaterinburg: Architecton, 1998. – p. 45-57.